

TOM 1

Egz. 1

PROJEKT BUDOWLANY

Przedsięwzięcie:

**Projekt wydłużenia pasa prawoskrętu wlotu ul.12
Marca na skrzyżowaniu z ul. Gdańską DK6 w
Wejherowie.**

Inwestor:

**Zarząd Drogowy dla Powiatu
Puckiego i Wejherowskiego z siedzibą w Pucku
ul.Orzeszkowej 5
84-100 Puck**

Numerы działek / obręby:

Obręb Wejherowo 10: 532;533; 535; 536/1;

Czasowe zajęcie działek:

Obręb Wejherowo 10: 537

Stanowisko:	Imię Nazwisko, specjalność nr uprawnień:	Podpis:
Projektant:	mgr inż. Wojciech Dejk upr. nr POM/0136/POOD/05 specjalność - drogowa	
Sprawdzający:	mgr inż. Sławomir Groth upr. nr POM/0137/POOD/05 specjalność - drogowa	

Gdańsk, sierpień 2011r.

Rozwiązania zawarte w niniejszym opracowaniu podlegają ochronie prawa autorskiego i mogą być powielane oraz udostępniane osobom trzecim jedynie na podstawie pisemnego zezwolenia z zastrzeżeniem wszelkich skutków prawnych.

My niżej podpisani oświadczamy, iż sporządzony projekt budowlany wydłużenia pasa prawoskrętu wlotu ul.12 Marca na skrzyżowaniu z ul. Gdańską DK6 w Wejherowie, jest zgodny z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

(Zgodnie z Dz. U. Nr 93, poz. 888, art. 20 ust. 4 z dnia 16 kwietnia 2004 r. o zmianie ustawy - Prawo budowlane)

ZESPÓŁ PROJEKTANTÓW

<i>L P</i>	<i>Imię i nazwisko projektanta obiektu lub jego części</i>	<i>Zakres lub część projektu budowlanego</i>	<i>Specjalność i numer posiadanych uprawnień budowlanych. Podpis</i>
1.	mgr inż. Wojciech Dejk	Projekt zagospodarowania terenu Projekt drogowy	specj. Drogowa upr. nr POM/0136/POOD/05
2.	mgr inż. Piotr Burkhardt	Projekt przebudowy sieci oświetleniowej.	inst. sieci i urz. elektr. upr. nr POM/0148/POOE/06

ZESPÓŁ SPRAWDZAJĄCYCH

<i>LP</i>	<i>Imię i nazwisko sprawdzającego obiektu lub jego części</i>	<i>Zakres lub część projektu budowlanego</i>	<i>Specjalność i numer posiadanych uprawnień budowlanych. Podpis</i>
1.	mgr inż. Sławomir Groth	Projekt zagospodarowania terenu Projekt drogowy	specj. Drogowa upr. nr POM/0137/POOD/05
2.	mgr inż. Paweł Irek	Projekt przebudowy sieci oświetleniowej.	inst. sieci i urz. elektr. upr. nr POM/0012/PWOE/10

Projekt wydłużenia pasa prawoskrętu wlotu ul.12 Marca na skrzyżowaniu z ul. Gdańską DK6 w Wejherowie.

POMORSKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
80-840 Gdańsk, ul. Świętojańska 4C, 44
(3) Tel. (0-58) 824-89-77
Fax (0-58) 801-44-98

Gdańsk, dnia 22 grudnia 2005 r

syg. akt 252/POM/OKK/05

DECYZJA

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tj. Dz.U.2000 r. Nr 98, poz. 1071), w związku z art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz. U. z 2001 r. Nr 5, poz. 42 z późn. zm.), art. 13 ust. 1 pkt 1 oraz art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tj. Dz. U. z 2003 r. Nr 207, 2016) oraz § 12 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2005 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. Nr 96, poz. 817)

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
stwierdza, że:

Pan SŁAWOMIR GROTH
inżynier
urodzony dnia 14.12.1977 r w Gdańsku

uzyskał
UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny: POM/0137/POOD/05

do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej

UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 K.p.a. odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:

PRZEWODNICZĄCY
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Ryszard Kolasa

WICEPRZEWODNICZĄCY
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Leszek Niedostatkiewicz

CZŁONEK
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Ziemowit Suligowski



Otrzymują:

1. Pan Sławomir Groth
80-215 Gdańsk, ul. Czubińskiego 1/1
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/a

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**
PROJEKTANT

mgr inż. Wojciech Dejk

Projekt wydłużenia pasa prawoskrętu wlotu ul.12 Marca na skrzyżowaniu z
ul. Gdańską DK6 w Wejherowie.

POMORSKA OKRĘGOWA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

ZAŚWIADCZENIE

Pan(i) **Groth Sławomir**
80-215 Gdańsk ul. Czubińskiego 1/1

jest członkiem

Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

o numerze ewidencyjnym POM/BD/0120/06

i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne

od dnia 2011-04-01 do 2012-03-31

Gdańsk 2011-05-04 r.

POMORSKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
80-840 Gdańsk, ul. Świętojańska 4C 44
(t) Tel. (0-58) 324-88-77
Fax (0-58) 301-44-98

PRZEWODNIĄCY RADY


Ryszard Koława

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

PROJEKTANT

mgr inż. Wojciech Dejk

Projekt wydłużenia pasa prawoskrętu wlotu ul.12 Marca na skrzyżowaniu z
ul. Gdańską DK6 w Wejherowie.

Gdańsk, dnia 22 grudnia 2005 r

syg. akt 254/POM/OKK/05

DECYZJA

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tj. Dz.U.2000 r. Nr 98, poz.1071), w związku z art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz. U. z 2001 r. Nr 5, poz.42 z późn. zm.), art. 13 ust. 1 pkt 1 oraz art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tj. Dz. U. z 2003 r. Nr 207, 2016) oraz § 12 ust 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2005 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. Nr 96, poz. 817)

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
stwierdza, że:

Pan WOJCIECH DEJK
magister inżynier
urodzony dnia 17.09.1976 r w Gdyni

uzyskał
UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny: POM/0136/POOD/05

do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej

UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 K.p.a. odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:



PRZEWODNICZĄCY
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej
Ryszard Kolasa

WICEPRZEWODNICZĄCY
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej
Leszek Niedostatkiwicz

CZŁONEK
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej
Ziemowit Suligowski

Otrzymują:

1. Pan Wojciech Dejk
- 80-541 Gdańsk, ul. Wolności 18 a/6
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/a

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

PROJEKTANT

mgr inż. Wojciech Dejk

Projekt wydłużenia pasa prawoskrętu wlotu ul.12 Marca na skrzyżowaniu z
ul. Gdańską DK6 w Wejherowie.

POMORSKA OKRĘGOWA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

ZAŚWIADCZENIE

Pan(i) **Dejk Wojciech Stanisław**
80-180 Gdańsk ul. Bergiela 5/12

jest członkiem

Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa
o numerze ewidencyjnym POM/BD/0155/06
i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne
od dnia 2011-04-01 do 2012-03-31

Gdańsk 2011-03-10 r.

POMORSKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
80-840 Gdańsk, ul. Świętojańska 4C.44
(3) Tel. (0-58) 324-89-77
Fax (0-58) 301-44-98

PRZEWODNICZĄCY RADY

Ryszard Kolasa

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

PROJEKTANT

mgr inż. Wojciech Dejk

Projekt wydłużenia pasa prawoskrętu wlotu ul.12 Marca na skrzyżowaniu z
ul. Gdańską DK6 w Wejherowie.

POMORSKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
10-840 Gdańsk, ul. Świętojańska 43/44
(3) Tel. (0-58) 324-89-77
Fax (0-58) 301-44-98

Gdańsk, dnia 21 grudnia 2006 r.

syg. akt 211/POM/OKK/06

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust.1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów /Dz.U. z 2001 r. Nr 5 poz. 42, ze zm./, art. 12 ust. 3, art.13 ust.1 pkt 1, art. 14 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo budowlane /tekst jednolity Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118/, § 6 pkt 1 i 2, § 11 ust.1 pkt 1, § 15, § 24 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie /Dz. U. z 2006 r. Nr 83 poz. 578/ oraz art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego /t.j. Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz.1071 ze zm./

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
stwierdza, że:

Pan PIOTR BURKHARDT
magister inżynier
urodzony dnia 30.05.1977 r w Elblągu

uzyskał
UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny: **POM/0148/POOE/06**

do projektowania bez ograniczeń w specjalności
w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych
i elektroenergetycznych

UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 K.p.a. odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:

PRZEWODNICZĄCY
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Ryszard Kołasa
Ryszard Kołasa

WICEPRZEWODNICZĄCY
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Leszek Niedostatkiwicz
Leszek Niedostatkiwicz

CZŁONEK
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Ziemowit Suligowski
Ziemowit Suligowski



Otrzymują:

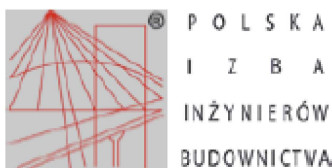
1. Pan Piotr Burkhardt
80-427 Gdańsk, ul. Kościuszki 118 b/4
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/a

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

PROJEKTANT

mgr inż. Wojciech Dejk

Projekt wydłużenia pasa prawoskrętu wlotu ul.12 Marca na skrzyżowaniu z
ul. Gdańską DK6 w Wejherowie.



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

POM-PTT-Q98-82Q *

Pan Piotr Burkhardt o numerze ewidencyjnym POM/IE/0093/07
adres zamieszkania ul. Kościuszki 118 B/4, 80-427 Gdańsk
jest członkiem Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2012-02-29.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2011-02-07 roku przez:

Ryszard Kolasa, Przewodniczący Rady Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 3 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

PROJEKTANT

mgr inż. Wojciech Dejk

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piiib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Projekt wydłużenia pasa prawoskrętu wlotu ul.12 Marca na skrzyżowaniu z
ul. Gdańską DK6 w Wejherowie.

Gdańsk, dnia 17 czerwca 2010 r.

Syg. akt 207/POM/OKK/09

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust.1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów /Dz.U. z 2001 r. Nr 5 poz. 42, ze zm./, art. 12 ust. 3, art.13 ust.1 pkt 1 i 2, art. 14 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo budowlane /tekst jednolity Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 ze zm./, § 6 pkt 1 i 2, § 11 ust.1 pkt 1, § 15, § 24 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie /Dz. U. z 2006 r. Nr 83 poz. 578 ze zm./ oraz art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego /t.j. Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz.1071 ze zm./

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa
stwierdza, że:

Pan **PAWEŁ IREK**
magister inżynier
urodzony dnia 21.11.1977 r. w Ostródzie

uzyskał
UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny: POM/0012/PWOE/10

do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń
w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych
i elektroenergetycznych

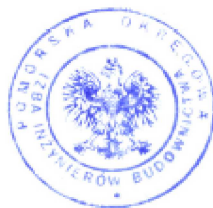
UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 K.p.a. odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:



PRZEWODNICZĄCY
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

dr inż. Leszek Niedostatkiewicz

WICEPRZEWODNICZĄCY
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

mgr inż. Zbigniew Drewnowski

CZŁONEK
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

dr inż. Marek Wesołowski

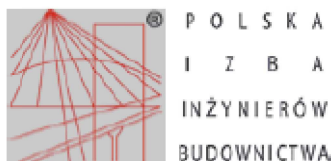
Otrzymują:
1. Pan Paweł Irek
80-126 Gdańsk, ul. Myśliwska 26 c/23
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/a

ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM

PROJEKTANT

mgr inż. Wojciech Dejk

Projekt wydłużenia pasa prawoskrętu wlotu ul.12 Marca na skrzyżowaniu z
ul. Gdańską DK6 w Wejherowie.



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

POM-5JR-UE8-CFU *

Pan Paweł Irek o numerze ewidencyjnym POM/IE/0415/10
adres zamieszkania ul. Bohomolca 2D/11, 80-410 Gdańsk
jest członkiem Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2012-08-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2011-08-18 roku przez:

Ryszard Kolasa, Przewodniczący Rady Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

P R O J E K T A N T

mgr inż. Wojciech Dejk

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piiib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Projekt wydłużenia pasa prawoskrętu wlotu ul.12 Marca na skrzyżowaniu z
ul. Gdańską DK6 w Wejherowie.

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

- 1.0 Projekt zagospodarowania terenu
- 2.0 Projekt architektoniczno – budowlany
 - 2.1 Projekt Drogowy
 - 2.2 Projekt Oświetlenia Ulicznego

1.0 PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Poz. 1.0

Egz. 1

PROJEKT BUDOWLANY

Opracowanie branżowe

Projekt zagospodarowania terenu

Przedsięwzięcie:

**Projekt wydłużenia pasa prawoskrętu wlotu ul.12
Marca na skrzyżowaniu z ul. Gdańską DK6 w
Wejherowie.**

Inwestor:

**Zarząd Drogowy dla Powiatu
Puckiego i Wejherowskiego z siedzibą w Pucku
ul.Orzeszkowej 5
84-100 Puck**

Numery działek / obręby:

Obręb Wejherowo 10: 532; 533; 535; 536/1;

Czasowe zajęcie działek:

Obręb Wejherowo 10: 537

Stanowisko:	Imię Nazwisko, specjalność nr uprawnień:	Podpis:
Projektant:	mgr inż. Wojciech Dejk upr. nr POM/0136/POOD/05 specjalność - drogowa	
Sprawdzający:	mgr inż. Sławomir Groth upr. nr POM/0137/POOD/05 specjalność - drogowa	

Gdańsk, sierpień 2011r.

Rozwiązania zawarte w niniejszym opracowaniu podlegają ochronie prawa autorskiego i mogą być powielane oraz udostępniane osobom trzecim jedynie na podstawie pisemnego zezwolenia z zastrzeżeniem wszelkich skutków prawnych.

A - Część opisowa

1.0. Projekt zagospodarowania terenu.....	13
1.1. Podstawa opracowania.....	14
1.2. Zakres przedsięwzięcia.....	14
1.3. Stan istniejący.....	14
1.3.1. Opis terenu.....	14
1.3.2. Zieleń.....	15
1.3.3. Uzbrojenie podziemne.....	16
1.3.4. Warunki gruntowe.....	16
1.3.5. Rozbiórki i wyburzenia.....	16
1.4. Projektowane zagospodarowanie terenu.....	16
1.4.1. Układ drogowy.....	16
1.4.2. Oświetlenie uliczne.....	17
1.5. Bilans terenu.....	18
1.5.1. Zestawienie powierzchni drogowych.....	18
1.6. Ochrona sanitarna.....	18
1.7. Ochrona konserwatorska.....	18
1.8. Gospodarka odpadami.....	18
1.9. Wpływ inwestycji na środowisko.....	20
1.10..... Informacja o zagrożeniach występujących przy wycince drzew -	
BIOZ.....	20
 2.0 Wykaz uzgodnień.....	 22

B - Część rysunkowa

nr rys

1. Orientacja	Rys. Nr 1
2. Projekt zagospodarowania terenu - w skali 1:500.....	Rys. Nr 2

1.0. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

1.1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- ▣ Umowa nr 30/SU/2011 z dnia 13.06.2011 r zawarta pomiędzy Zarządem Drogowym dla Powiatu Puckiego i Wejherowskiego z siedzibą w Pucku, a DGN Pracownia Drogowa Wojciech Dejk;
- ▣ Mapa sytuacyjno - wysokościowa z uzbrojeniem podziemnym terenu do celów projektowych wykonana w lipcu 2011 r. przez Usługi Geodezyjne Marek Szewczyk, ul.Krofeya 10, 84-200 Wejherowo;
- ▣ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U.99.43.430);
- ▣ Ustawa z dnia 21.03.1985 r. o drogach publicznych (J.T. Dz. U.04.204.2086, zm. Dz. U.04.273.2703 art. 6);
- ▣ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. (Dz. U. Nr 177, poz. 1729) w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem;
- ▣ Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003r. O szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (dz. U. Z 2006r., Nr 220, poz. 1601z późniejszymi zm.);
- ▣ Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r., Nr 19, poz. 115, Nr 23, poz. 136);

1.2. ZAKRES PRZEDSIĘWZIĘCIA

Zakres opracowania obejmuje wydłużenia pasa prawoskrętu wlotu ul.12 Marca na skrzyżowaniu z ul. Gdańską DK6 w Wejherowie.

1.3. STAN ISTNIEJĄCY

1.3.1. OPIS TERENU

Przedmiotowe skrzyżowanie ul. Gdańskiej (DK6) i ul. 12 Marca znajduje się w km ok 295+900 drogi krajowej nr 6 w miejscowości Wejherowo, powiat Wejherowo województwo pomorskie.

Skrzyżowanie jest czterowlotowe sterowane sygnalizacją świetlną. Wlot ul. 12 Marca jest wlotem południowym skrzyżowania. Wlot jest skanalizowany z przejściem dla pieszych. Na wlocie wydzielono dwa pasy ruchu: na wprost i w lewo oraz pas do skrętu w prawo. Szerokość obu pasów wynosi 3,0m. Odległość od linii zatrzymania do miejsca gdzie istnieje możliwość ustawiania się pojazdów w dwóch kolumnach wynosi ok. 30m (ok. 5 pojazdów umownych). Istniejący prawoskręt ma nietypową geometrię, gdyż powstaje na łuku trasy w miejscu gdzie do wlotu ul. 12 Marca dochodzi „ślepy” fragment dawnego przebiegu ulicy bez połączenia z ul. Gdańską (DK6).

W odległości ok. 168m od linii zatrzymania wlotu ul. 12 Marca znajduje się przejazd kolejowy (linia kolejowa nr 202 Gdańk – Stargard Szczeciński). Przejazd jest kategorii B (samoczynna sygnalizacja świetlna i półrogatki)

Po zachodniej stronie wlotu znajduje się chodnik szer. 2,0m, zatoka autobusowa (nieużywana) oraz zjazd do posesji. Po wschodniej stronie występuje pobocze gruntowe szer. ok. 1,0m oraz zjazd do garaży położonych po stronie wschodniej. W poboczu oraz za nim znajdują się drzewa.

Stan nawierzchni jezdni, zatoki autobusowej, chodnika i pobocza uznano za dobry.

Po wschodniej stronie wlotu ul. 12 Marca (ok. 30m od linii zatrzymania) znajduje się zjazd (oznaczony jako skrzyżowanie) na „ślepy” fragment dawnego wlotu ul. 12 Marca. Nie ma on połączenia z ul. Gdańską, a stanowi jedynie dojazd do posesji i garaży położonych po jego południowej stronie. Po południowej stronie znajduje się również chodnik. Szerokość jezdni wynosi ok. 6,0m. Stan nawierzchni jezdni uznano za dostateczny oraz chodnika uznano za zły.

Wloty ul. Gdańskiej posiadają po dwa pasy na wprost oraz po pasie do skrętu w lewo oraz w prawo. Na obu wlotach zlokalizowane są przejścia dla pieszych. Bezpośrednio za skrzyżowaniem z ul. 12 Marca na wylocie ul. Gdańskiej w kierunku Gdyni zlokalizowana jest zatoka autobusowa oraz peron z wiatą przystankową.

Wszystkie wloty skrzyżowania odwodnione są poprzez wpusty deszczowe podłączone do kanalizacji deszczowej.

Wlot ul. 12 Marca posiada jednostronną przechyłkę w kierunku chodnika, gdzie przy krawężniku zlokalizowane są wpusty deszczowe odbierające wodę opadową z całej szerokości jezdni.

Wszystkie wloty skrzyżowania są oświetlone, ul. 12 Marca posiada oświetlenie na całym analizowanym odcinku.

1.3.2. ZIELEŃ

W zakresie projektowanego układu drogowego występuje kolidująca roślinność.

Na potrzeby opracowania projektowego sporządzono inwentaryzację drzew na terenie przeznaczonym pod wydłużenie pasa prawoskrętu wlotu ul.12 Marca. Inwentaryzacja przedstawia stan istniejący na listopad 2010.

Zinwentaryzowane drzewa opisano w tabelach poniżej. Numeracja roślin w tabelach odpowiada numeracji roślin w projekcie zagospodarowania terenu.

INWENTARYZACJA DRZEW PRZEZNACZONYCH DO USUNIĘCIA					
Lp.	GATUNEK	NAZWA ŁACIŃSKA	OBWÓD PNIA [CM]	PIERŚNICA [CM] (średnica pnia wys.1,3 m)	UWAGI
1	Lipa drobnolistna	<i>Tilia cordata</i>	197	63	-
2	Lipa drobnolistna	<i>Tilia cordata</i>	202	64	-
3	Lipa drobnolistna	<i>Tilia cordata</i>	188	60	-
4	Lipa drobnolistna	<i>Tilia cordata</i>	164	52	-
5	Lipa drobnolistna	<i>Tilia cordata</i>	197	63	-
6	Lipa drobnolistna	<i>Tilia cordata</i>	188	60	-
7	Lipa drobnolistna	<i>Tilia cordata</i>	212	67	-
8	Lipa drobnolistna	<i>Tilia cordata</i>	161	51	-

1.3.3. UZBROJENIE PODZIEMNE

Na podstawie aktualnie wykonanych podkładów geodezyjnych stwierdza się, w strefie projektowanych robót, występowanie następującego uzbrojenia:

- sieć teletechnicznej,
- sieci elektroenergetycznej.

Zachodzi konieczność przestawienia istniejącego oświetlenia (4 słupy oświetleniowe wraz z kablem zasilającym) oraz przełożenie kabla energetycznego NN i teletechnicznego.

W celu uniknięcia ewentualnych kolizji lub awarii istniejącego uzbrojenia, należy zgłosić do poszczególnych właścicieli uzbrojenia zamiar rozpoczęcia prac ziemnych z wyprzedzeniem 7 dni. Roboty rozpocząć od wykonania przekopów próbnych w celu zlokalizowania istniejącego uzbrojenia i miejsc włączeń projektowanych przewodów do istniejącej sieci. Napotkane uzbrojenie należy traktować jako czynne i zabezpieczyć je przed uszkodzeniem np. przez podwieszenie w przekroju poprzecznym wykopu.

1.3.4. WARUNKI GRUNTOWE

Warunki gruntowo – wodne przeanalizowano na podstawie badań geotechnicznych wykonanych przez Zakład Usług Geotechnicznych „GEODOM” w sierpniu 2011r.

Na podstawie wykonanych wierceń stwierdzono występowanie gruntów w postaci piasku drobnego przewarstwionego piaskiem średnim, który przykryty jest warstwą nasypu mineralno-organicznego z domieszką piasku próchniczego o grubości do 0,9m. Nie stwierdzono występowania wody gruntowej. Lokalizację odwiertu pokazano na planie zagospodarowania, i planie sytuacyjnym.

1.3.5. ROZBIÓRKI I WYBURZENIA

Przewidziano rozebranie istniejących słupów oświetleniowych.

1.4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

1.4.1. UKŁAD DROGOWY

Założenia techniczne

Przyjęto następujące założenia techniczne dla pasa prawoskrętu wlotu ul.12 Marca:

- Szerokość jezdni prawoskrętu 3,5m,
- Szerokość opaski 0,5m,
- Szerokość pobocza 0,5m,
- Odwodnienie drogi do istniejących wpustów deszczowych.

Układ sytuacyjny

Przyjęto następujące założenia techniczne dla planowanego poszerzenia wlotu ul. 12 Marca: wykonanie prawoskrętu od przejazdu kolejowego do połączenia z istniejącym prawoskrętem na wlocie skrzyżowania.

Nowoprojektowany prawoskręt na całym odcinku ma przekrój uliczny o szerokości jezdni 3,5m. Zastosowano opaskę o szerokości 0,5m oraz pobocze gruntowe o szerokości 0,5m.

Dla zjazdu zlokalizowanego wzdłuż prawoskrętu przyjęto szerokość dostosowaną do szerokości istniejącej. Przecięcia krawędzi nawierzchni zjazdu i drogi wyłukowano promieniami o wartości R3m.

Szczegółowe rozwiązanie sytuacyjne projektowanego prawoskrętu pokazano na rysunku nr2 – Projekt zagospodarowania terenu.

Rozwiązanie wysokościowe.

Rozwiązanie wysokościowe oraz przechyłki jezdni jak w projekcie drogowym.

Odwodnienie

Odwodnienie jak w stanie istniejącym

Na całej długości wydłużenia pasa prawoskrętu występuje przekrój uliczny. Wlot ul. 12 Marca posiada jednostronną przechyłkę w kierunku chodnika, gdzie przy krawężniku zlokalizowane są istniejące wpusty deszczowe odbierające wodę opadającą z całej szerokości jezdni.

Rozmieszczenie skarp zostało pokazane na rysunku nr2 – Projekt zagospodarowania terenu.

1.4.2 OŚWIETLENIE ULICZNE.

Zgodnie z normą PN-EN 13201 projektowany odcinek drogi zaliczono do klasy oświetleniowej ME5.

Lokalizacja oraz połączenia istniejącego układu pomiarowego pozostaje bez zmian. Przebudowywane oświetlenie będzie odgałęzieniem głównego obwodu oświetleniowego ul. Gdańskiej.

Linie kablowe zasilające projektowane oświetlenie należy wykonać kablem typu YAKY 4x35 z żyłami o barwach zgodnych z PN. Trasy linii kablowych powinny zostać wytyczone przez geodetę.

Projektowane oświetlenie należy wykonać z zastosowaniem stalowych słupów oświetleniowych ustawionych na prefabrykowanych fundamentach dostarczanych przez dystrybutora słupów. Dobrano słupy o wysokości montażu oprawy 10m montowane na wysięgniku o wysięgu L=1,5m.

Do oświetlenia zastosowano oprawy oświetleniowe wyposażone w lampę sodową 150W.

1.5. BILANS TERENU

1.5.1. Zestawienie powierzchni drogowych

<i>Rodzaj powierzchni</i>	<i>pow. / m² /</i>
jezdnia – nawierzchnia SMA	329,7 m ²
zjazdy – nawierzchnia SMA	15,4 m ²
opaska- nawierzchnia z kostki betonowej	56,4 m ²
pobocze gruntowe – nawierzchnia z KŁSM	57,3 m ²
RAZEM	458,8 m²

1.5.2. Zestawienie powierzchni zieleni

<i>Rodzaj powierzchni</i>	<i>pow. / m² /</i>
powierzchnie trawnikowe	118,9 m ²
RAZEM	118,9 m²

1.5.3. Zestawienie powierzchni łączne

$$458,8 \text{ m}^2 + 118,9 \text{ m}^2 = 577,7 \text{ m}^2 = 0,06 \text{ ha}$$

1.6. OCHRONA SANITARNA

Obiekty liniowe z zakresu sieci kanalizacyjnych nie wymagają wyznaczenia strefy ochrony sanitarnej, a jedynie spełnienie wymagań eksploatacyjnych – dostępu do studni rewizyjnych lub innego uzbrojenia.

1.7. OCHRONA KONSERWATORSKA

Teren objęty inwestycją nie podlega ochronie konserwatorskiej.

1.8. GOSPODARKA ODPADAMI

W związku z wykonywaniem inwestycji niezbędne jest przygotowanie placu budowy oraz zaplecza tej budowy. Inwestycję modernizacyjną rozpoczyna się od rozbiórki elementów istniejących, nie wykorzystywanych w dalszych etapach realizacji robót rozbiórkowych. Działania powyższe wraz z fazą realizacji inwestycji generują odpady, które muszą być usunięte z rejonu inwestycji, posegregowane i właściwie dla określonych grup i rodzajów składowane oraz zutylizowane.

Wykonawca robót w trakcie podjętych działań powodujących lub mogących powodować powstawanie odpadów, powinien takie działania planować, projektować i prowadzić, tak aby:

- zapobiegać powstawaniu odpadów lub ograniczać ilość odpadów i ich negatywne oddziaływanie na środowisko przy wytwarzaniu produktów, podczas i po zakończeniu ich użytkowania,
- zapewnić zgodny z zasadami ochrony środowiska odzysk, jeżeli nie udało się

zapobiec powstawaniu odpadów,

- zapewnić zgodne z zasadami ochrony środowiska unieszkodliwianie odpadów, których powstaniu nie udało się zapobiec lub których nie udało się poddać odzyskowi.

W przypadku, gdy już powstaną odpady należy z nimi postępować w sposób zgodny z zasadami gospodarowania odpadami, wymaganiami ochrony środowiska oraz planami gospodarki odpadami. W pierwszej kolejności należy poddać je odzyskowi, a jeżeli z przyczyn technologicznych jest on niemożliwy lub nie jest uzasadniony z przyczyn ekologicznych lub ekonomicznych, to odpady te należy unieszkodliwiać w sposób zgodny z wymaganiami ochrony środowiska oraz planami gospodarki odpadami.

Odpady, których nie udało się poddać odzyskowi, powinny być tak unieszkodliwiane, aby składowane były wyłącznie te odpady, których unieszkodliwienie w inny sposób było niemożliwe z przyczyn technologicznych lub nieuzasadnione z przyczyn ekologicznych lub ekonomicznych.

Zabronione jest postępowanie z odpadami w sposób sprzeczny z przepisami ustawy oraz przepisami o ochronie środowiska.

Odpady powinny być w pierwszej kolejności poddawane odzyskowi lub unieszkodliwiane w miejscu ich powstawania.

Odpady, które nie mogą być poddane odzyskowi lub unieszkodliwiane w miejscu ich powstawania, powinny być, uwzględniając najlepszą dostępną technikę lub technologię, o której mowa w art. 143 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska, przekazywane do najbliższej położonych miejsc, w których mogą być poddane odzyskowi lub unieszkodliwione.

Odpady należy zbierać w sposób selektywny.

Zabronione jest mieszanie odpadów niebezpiecznych różnych rodzajów oraz mieszania odpadów niebezpiecznych z odpadami innymi niż niebezpieczne.

Dopuszczalne jest mieszanie odpadów niebezpiecznych różnych rodzajów oraz mieszanie odpadów niebezpiecznych z odpadami innymi niż niebezpieczne, w celu poprawy bezpieczeństwa procesów odzysku lub unieszkodliwiania odpadów powstałych po zmieszaniu, jeżeli w wyniku prowadzenia tych procesów nie nastąpi wzrost zagrożenia dla życia i zdrowia ludzi lub środowiska.

W przypadku, gdy odpady niebezpieczne uległy zmieszaniu z innymi odpadami, substancjami lub przedmiotami, to powinny być one rozdzielone, jeżeli zostaną spełnione łącznie następujące warunki:

- w procesie odzysku lub unieszkodliwiania odpadów powstałych po rozdzieleniu nastąpi ograniczenie zagrożenia dla życia i zdrowia ludzi lub środowiska,
- jest to technicznie możliwe i ekonomicznie uzasadnione.

Transport odpadów niebezpiecznych z miejsc ich powstawania do miejsc odzysku lub unieszkodliwiania odpadów należy prowadzić z zachowaniem przepisów obowiązujących przy transporcie towarów niebezpiecznych.

Unieszkodliwianiu poddane zostaną te odpady, z których uprzednio wysegregowano odpady nadające się do odzysku.

Odzysk lub unieszkodliwianie odpadów może odbywać się tylko w miejscu wyznaczonym w trybie przepisów o zagospodarowaniu przestrzennym w instalacjach lub urządzeniach, które spełniają określone wymagania.

Instalacje oraz urządzenia do odzysku lub unieszkodliwiania odpadów mogą być eksploatowane tylko wówczas, gdy:

- nie zostaną przekroczone standardy emisyjne, określone na podstawie odrębnych przepisów,
- pozostałości powstające w wyniku działalności związanej z odzyskiem lub unieszkodliwianiem będą poddawane odzyskowi lub unieszkodliwiane z

zachowaniem wymagań określonych w ustawie.
Spalanie odpadów wymaga wydania zgody w formie decyzji.

1.9. WPŁYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO

Projektowana przebudowa układu drogowego będzie miała wpływ na środowisko na etapie realizacji i funkcjonowania.

Zrealizowanie przebudowy układu komunikacyjnego spowoduje:

- usprawnienie ruchu komunikacyjnego
- wycinkę ograniczoną do niezbędnego minimum drzewostanu

Najistotniejsze negatywne oddziaływania pojawią się podczas realizacji projektowanej przebudowy istniejących dróg i budowy nowych. Powstaną istotne uciążliwości w rejonie prowadzonych robót związane z:

- wzrostem natężenia hałasu spowodowanego pracą maszyn, urządzeń i ciężkiego sprzętu budowlanego
- wzrostem emisji spalin z silników maszyn i urządzeń wykorzystywanych podczas budowy
- wzrostem wibracji powodowanych przez maszyny i urządzenia
- wzrostem zanieczyszczeń komunikacyjnych w obszarze dróg, do których zastępczo zostanie skierowany ruch samochodowy

Uciążliwości te mają jednak charakter czasowy.

1.10. INFORMACJA O ZAGROŻENIACH PRZY WYCINCE DRZEW-BIOZ.

1.1 Zakres robót

1.4. Wycinka koron i pni drzew będących w kolizji z projektowanym układem drogowym

1.5. usuwanie karpin

1.2 Kolejność robót wykonywanych przy wycince drzew

- wygrodzenie i oznakowanie miejsca pracy za pomocą liny lub zapór drogowych oraz tablic informacyjnych o treści: „Uwaga prace na wysokościach”; wprowadzić dodatkowe oznakowanie, zgodnie z obowiązującymi przepisami o ruchu drogowym
- w miejscu pracy na ziemi musi znajdować się przynajmniej jeden pracownik w stałym kontakcie wzrokowym z osobą pracującą w koronie (na wysokości)
- usuwanie konarów
- usuwanie grubizny odcinkami nie przekraczającymi 100 cm
- usuwanie karpin z ziemi
- wywóz gałęzi, grubizny i karpiny poza obręb budowy

1.3 Wskazania dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji

- a. przy prowadzeniu wycinki drzew mają zastosowanie przepisy i normy obowiązujące przy ścinie drzew w resorcie leśnictwa (Instrukcja BHP w podstawowych operacjach procesu produkcji drewna Dział IV – pozyskiwanie drewna)
- b. przed dopuszczeniem pracownika do pracy na wysokości należy:
- skierować pracownika na badania lekarskie
 - przeszkolić pracownika w zakresie BHP
 - pracownik powinien wykazać się specjalistycznymi kwalifikacjami w zakresie obsługi pił
 - spalinowych i pracy na wysokościach
 - wyposażyć pracownika w odzież roboczą (ubranie, obuwie, okrycie głowy, rękawice, ubranie ocieplone)
 - wyposażyć w środki ochrony osobistej (ochrona głowy, ochrona oczu i twarzy, ochrona słuchu, ochrona dróg oddechowych, ochrona rąk, ochrona nóg, ubiory ochronne)
- c. pracownik powinien zostać wyposażony w sprawny sprzęt linowy, uprząż, karabińczyki, drabiny, drzewołazy, pilarki spalinowe
- d. prace przy wycince drzew zaliczane są do kategorii robót niebezpiecznych, w związku z tym nie mogą przy tych robotach pracować kobiety i niepełnoletni
- e. używany do pracy na wysokości sprzęt i narzędzia muszą być tak zabezpieczone, aby nie groziło to upadkiem na ziemię
- f. zabrania się zrzucania jakiegokolwiek sprzętu, narzędzi czy odcinków usuwanego drewna bez uprzedniego ostrzeżenia osób znajdujących się na ziemi
- g. do wynoszenia pracowników w koronę dopuszcza się stosowanie wyciągarek spełniających odpowiednie normy CIOP-u
- h. osoby pracujące na ziemi w bezpośrednim rejonie prowadzonych prac na drzewach, czyli w promieniu do 10 m od miejsca pracy, muszą być wyposażone w hełmy ochronne
- i. zabrania się wykonywania prac na wysokości w czasie silnych wiatrów, w trakcie intensywnych opadów deszczu lub śniegu, oblodzenia lub zaśnieżenia drzew, w czasie mgły i złej widoczności, w godzinach nocnych, w temperaturze otoczenia poniżej 10°C, w przypadku niedyspozycji fizycznej lub psychicznej pracownika.

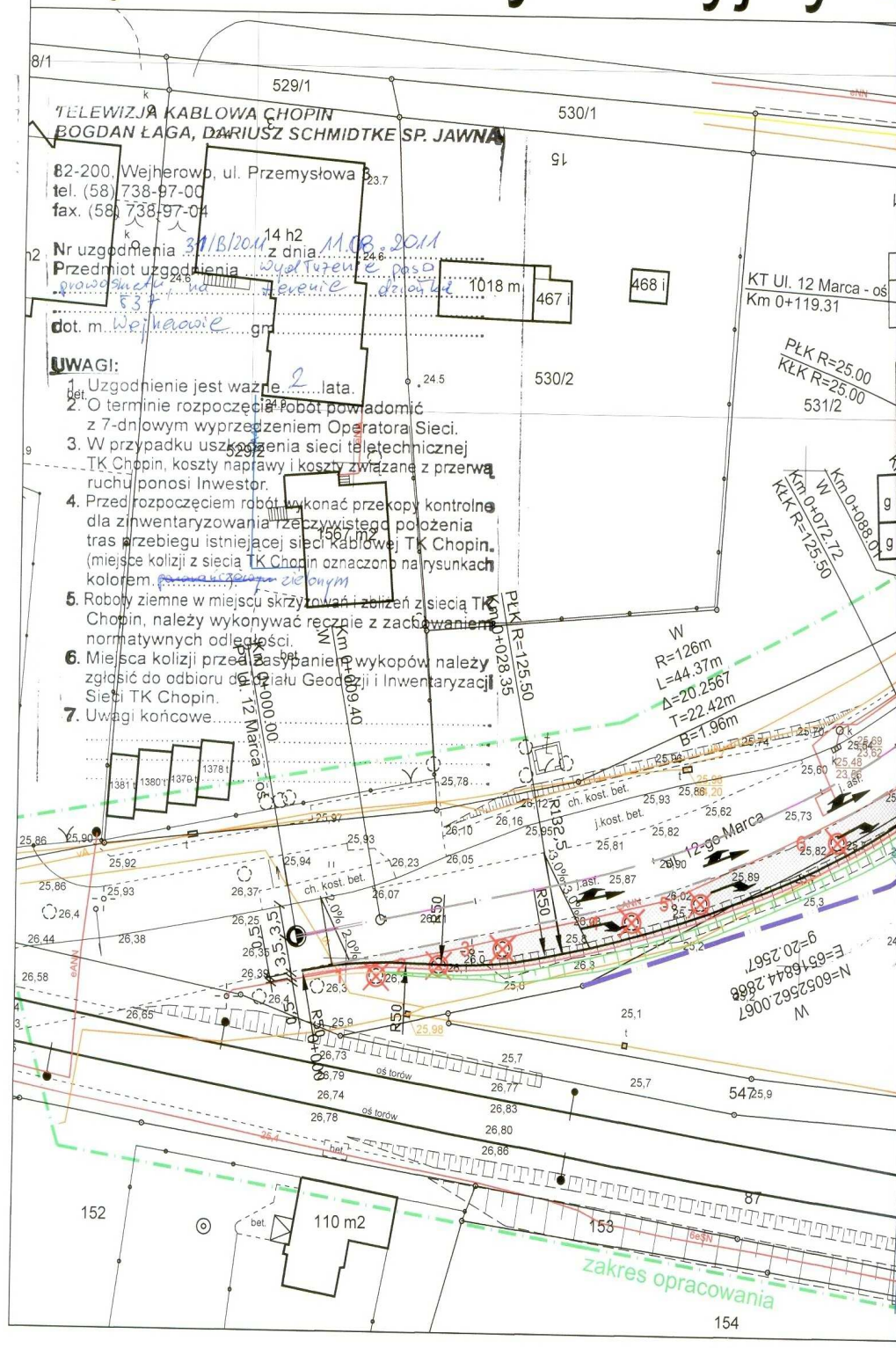
Sporządził:

mgr inż. Wojciech Dejk

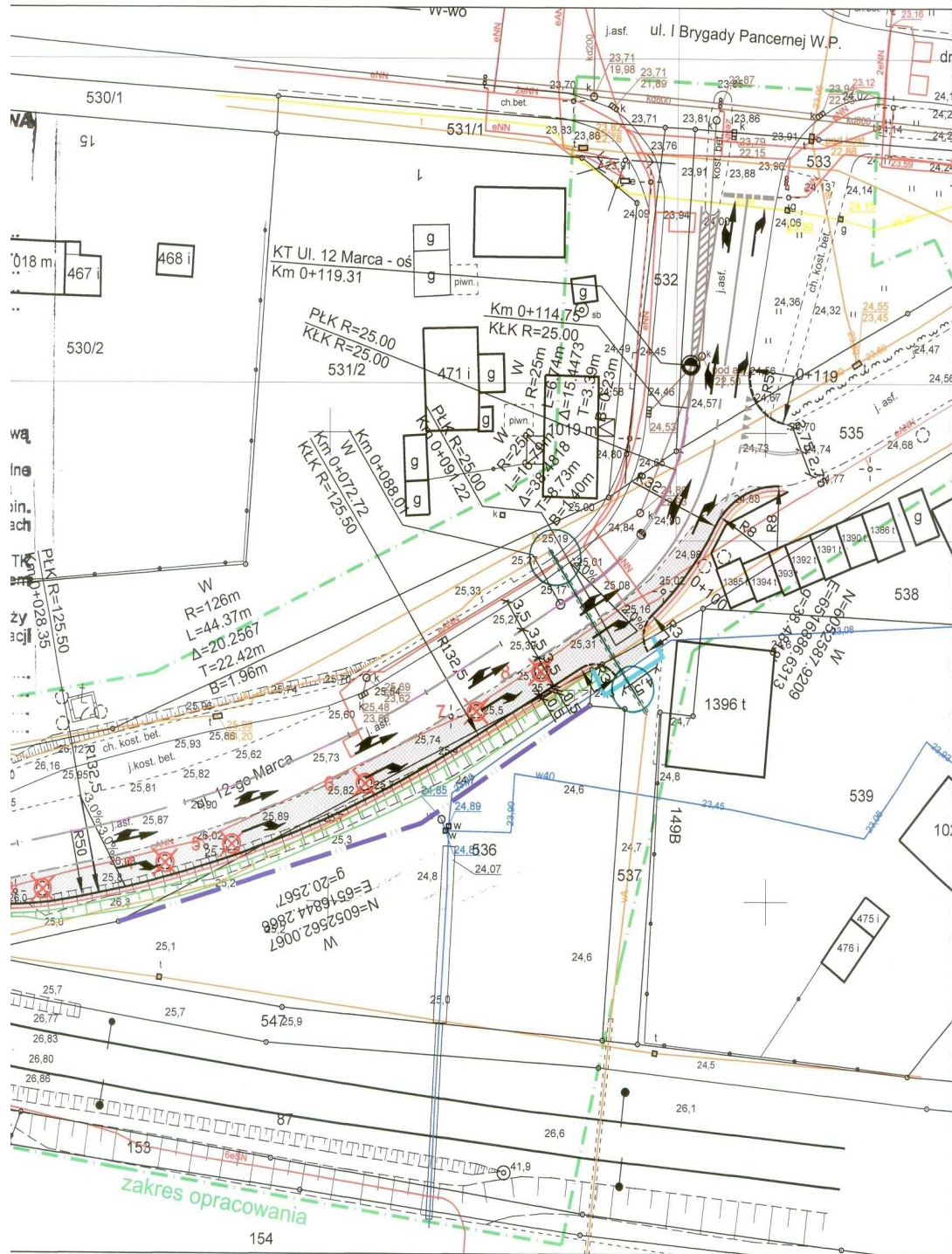
2.0. Wykaz uzgodnień

<i>Lp.</i>	<i>Jednostka wydająca dokument lub uzgodnienia (adres)</i>	<i>Numer załącznika</i>	<i>Charakter i numer dokumentu</i>
1.	Telewizja Kablowa „Chopin” 84-200 Wejherowo, ul. Przemysłowa 3	1.	Uzgodnienie z dnia 11.08.2011 r.
2.	Netia S.A. Okręg Północny ul. S. Batorego 28/32 81-366 Gdynia	2.	Uzgodnienie nr 334/11 z dnia 17.08.2011r.
3.	Telekomunikacja Polska S.A. Dział Zarządzania Zasobami Fizycznymi Sieci Gdańsk, ul. Nowolipie 30	3.	Uzgodnienie nr RN/8074/2011 z dnia 23.08.2011 r.
4.	Energa-Oswietlenie sp. z o.o. ul. Grottgera 7 81-809 Sopot	4.	Uzgodnienie z dnia 29.08.2011

Rys.2 Plan sytuacyjny S



sytuacyjny Skala 1:500





UZGODNIENIE Nr RN/8074/2011

z dnia 23-08-2011

Dotyczy: Wydłużenie pasa prawoskrętu wlotu ul. 12 Marca na skrzyżowaniu z ul. Gdańską DK6 w Wejherowie.

Przedłożony projekt uzgadnia się na następujących warunkach:

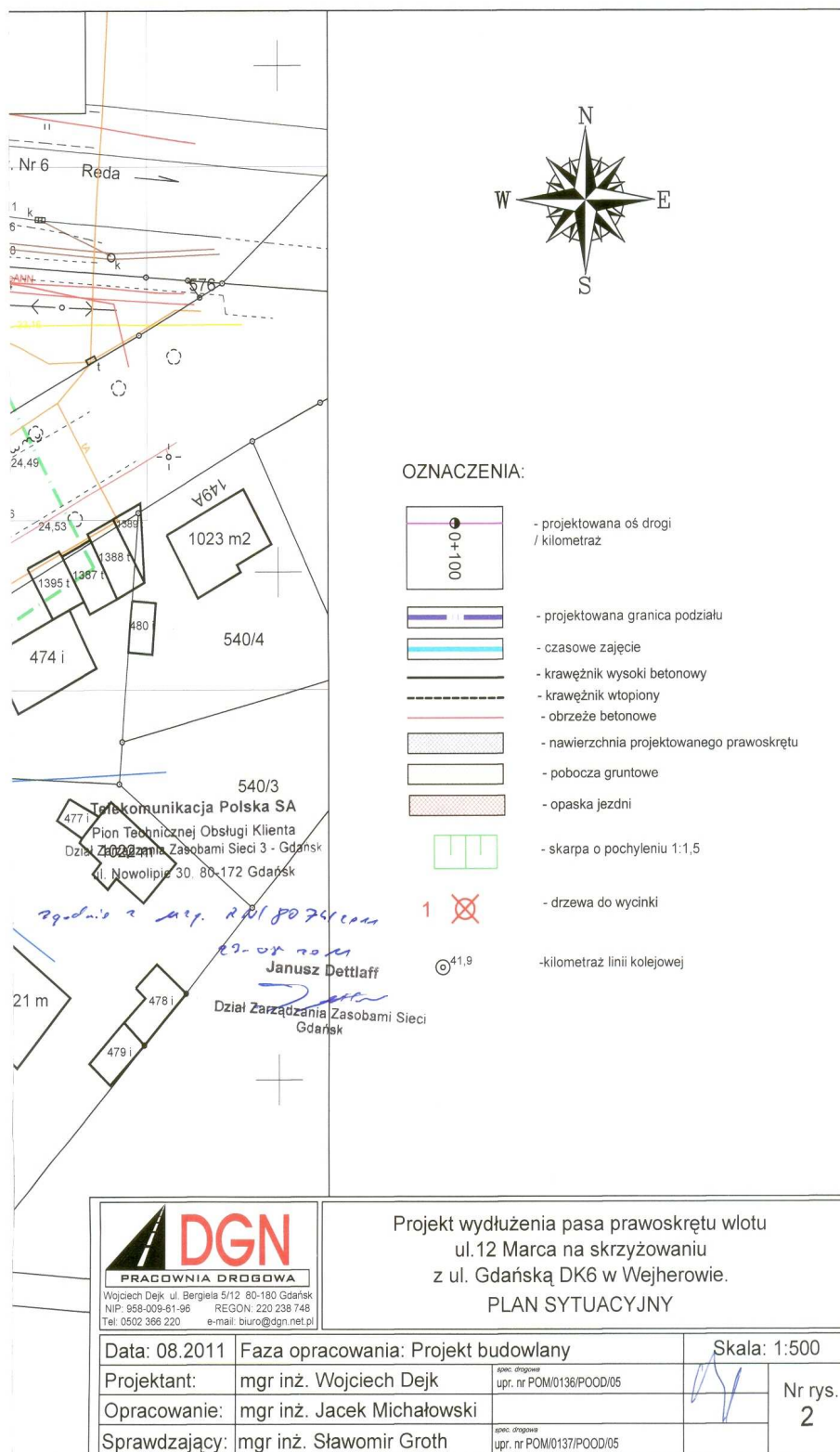
1. Istniejącą sieć telekomunikacyjną podziemną / napowietrzną, będącą własnością Telekomunikacji Polskiej S.A., Pionu Technicznej Obsługi Klienta, zaznaczono na mapie sytuacyjno – wysokościowej symbolem – TP.
2. Odkryte w trakcie prowadzenia prac, podziemne elementy infrastruktury telekomunikacyjnej TP nie zinwentaryzowane geodezyjnie, należy zabezpieczyć i niezwłocznie powiadomić TP, w celu określenia sposobu usunięcia kolizji.
Kontakt:
Pan Herkt Jerzy
tel. 058 677 92 44 fax 0.....,
3. Wykonawca z 7-dniowym wyprzedzeniem, musi pisemnie powiadomić Telekomunikację Polską S.A., Pion Technicznej Obsługi Klienta, Dział Zarządzania Zasobami Fizycznymi Sieci, 80-376 Gdańsk, ul. Czerwony Dwór 25, fax 058 344 44 00, o zamiarze rozpoczęcia prac, podając jednocześnie numer powyższego Uzgodnienia.
4. Podczas prowadzenia prac:
 - w pobliżu urządzeń TP prace ziemne należy prowadzić ręcznie, z zachowaniem szczególnej ostrożności, przy skrzyżowaniach i zbliżeniach z urządzeniami TP S.A. zachować odległości wynikające z polskich i branżowych norm.
 - w razie odkrycia urządzeń telekomunikacyjnych należy je zabezpieczyć przed uszkodzeniem i osiadaniami ziemi. Skrzyżowania i zbliżenia należy wykonać zgodnie z wymaganiami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 26.10.2005, a przed zasypaniem urządzeń, w celu stwierdzenia poprawności wykonania prac i braku uszkodzeń na urządzeniach TP, należy skontaktować się z pracownikiem TP wymienionym w punkcie 2.
 - przed rozpoczęciem prac ziemnych, ustalić głębokość ułożenia podziemnej infrastruktury TP metodą przekopu próbnego. W szczególnych przypadkach prace ziemne prowadzić pod nadzorem pracownika TP,
 - w miejscach skrzyżowań, na infrastrukturze TP zastosować osłonowe, dwudzielne rury Arota lub inne trwałe zabezpieczenie.
5. Telekomunikacja Polska S.A. Pion Technicznej Obsługi Klienta, zobowiązuje Inwestora i Wykonawcę robót do prowadzenia prac w sposób wykluczający możliwość uszkodzenia naszych urządzeń i powstania awarii sieci telekomunikacyjnej oraz pokrycia wszelkich kosztów związanych z powstaniem awarii sieci telekomunikacyjnej na skutek prowadzenia tych prac,
6. Zakończenie zadania inwestycyjnego wymaga zgłoszenia do TP w celu sprawdzenia prawidłowości wykonania prac. Kontakt zgodnie z punktem 2.
7. Ze względu na możliwość wystąpienia zmian w zasobach infrastruktury telekomunikacyjnej na obszarze objętym projektem, niniejsze Uzgodnienie ważne jest 24 miesiące od daty jego wydania.
8. Uzgodnienie niniejsze ważne jest wraz z ostemplowaną przez nas mapą do celów projektowych.

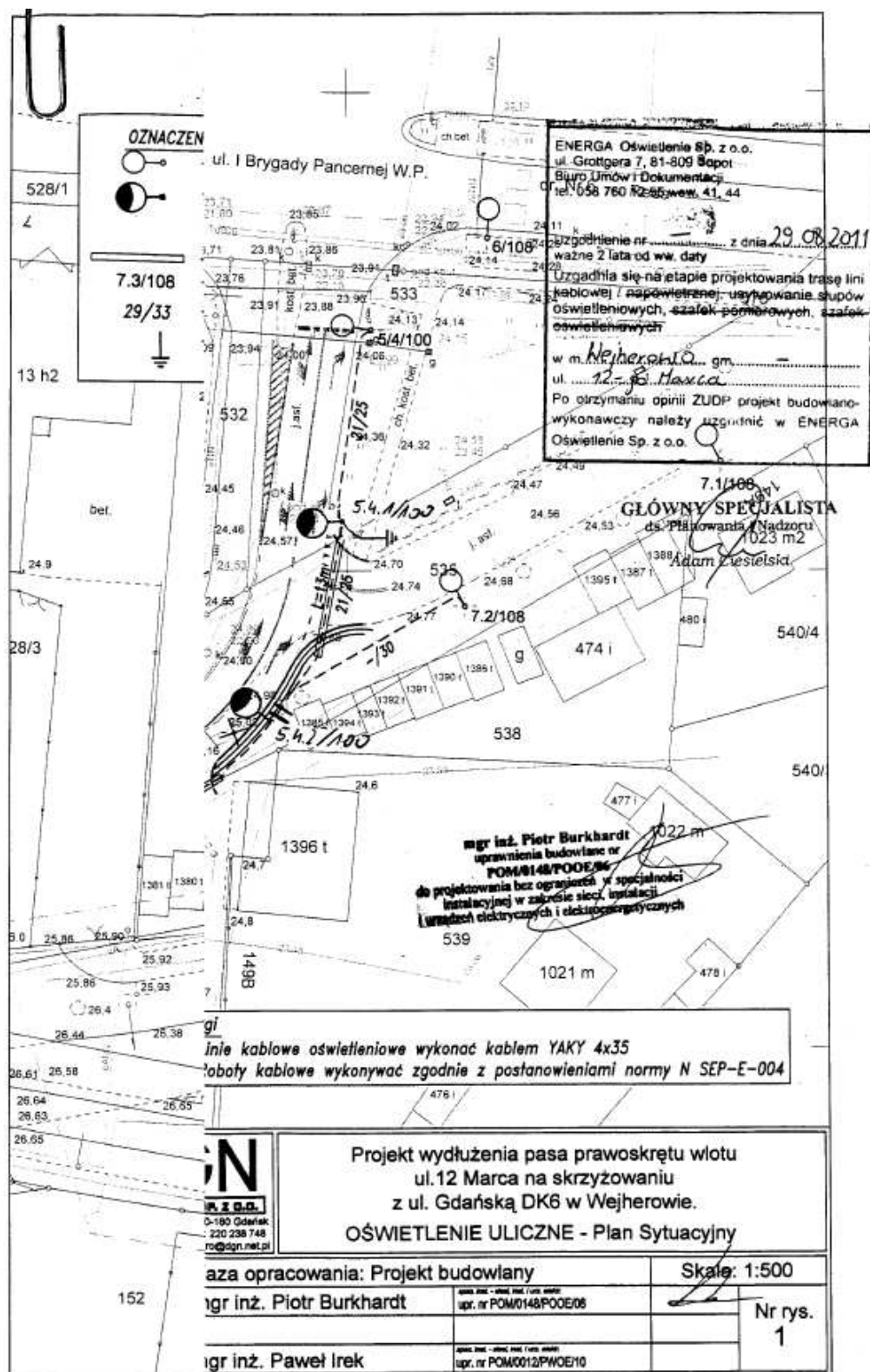
Janusz Dettlaff

Dział Zarządzania Zasobami Sieci

Gdańsk

Imię i nazwisko





2.0 PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY

2.1 PROJEKT DROGOWY

Poz. 2.1

Egz. 1

PROJEKT BUDOWLANY

Opracowanie branżowe

DROGOWE

Przedsięwzięcie:

**Projekt wydłużenia pasa prawoskrętu wlotu ul.12
Marca na skrzyżowaniu z ul. Gdańską DK6 w
Wejherowie.**

Inwestor:

**Zarząd Drogowy dla Powiatu
Puckiego i Wejherowskiego z siedzibą w Pucku
ul.Orzeszkowej 5
84-100 Puck**

Numery działek / obręby:

Według projektu zagospodarowania terenu

Stanowisko:	Imię Nazwisko, specjalność nr uprawnień:	Podpis:
Projektant:	mgr inż. Wojciech Dejk <i>upr. nr POM/0136/POOD/05</i> <i>specjalność - drogowa</i>	
Sprawdzający:	mgr inż. Sławomir Groth <i>upr. nr POM/0137/POOD/05</i> <i>specjalność - drogowa</i>	

Gdańsk, sierpień 2011r.

Rozwiązania zawarte w niniejszym opracowaniu podlegają ochronie prawa autorskiego i mogą być powielane oraz udostępniane osobom trzecim jedynie na podstawie pisemnego zezwolenia z zastrzeżeniem wszelkich skutków prawnych.

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

A. Część opisowa.

1. Podstawa opracowania.
2. Cel opracowania.
3. Materiały wyjściowe do projektu.
4. Zakres opracowania.
5. Stan istniejący.
 - 5.1. Charakterystyka stanu istniejącego.
 - 5.2. Konstrukcje nawierzchni istniejącej.
 - 5.3. Warunki gruntowe.
6. Rozwiązanie projektowe.
 - 6.1. Założenia techniczne.
 - 6.2. Układ sytuacyjny.
 - 6.3. Rozwiązanie wysokościowe.
 - 6.4. Odwodnienie.
 - 6.5. Roboty ziemne.
 - 6.6. Kategoria ruchu.
 - 6.7. Konstrukcja nawierzchni.
7. Informacja o zagrożeniach - BIOZ
8. Zalecenie dotyczące ochrony środowiska.

C. Część rysunkowa.

Rys. 1	Przekroje normalne
Rys. 2	Przekroje konstrukcyjne

Skala 1:100
Skala 1:20

OPIS TECHNICZNY

Do projektu wydłużenia pasa prawoskrętu wlotu ul.12 Marca na skrzyżowaniu z ul. Gdańską DK6 w Wejherowie.

1. Podstawa opracowania.

Umowa nr 30/SU/2011 z dnia 13.06.2011 r zawarta pomiędzy Zarządem Drogowym dla Powiatu Puckiego i Wejherowskiego z siedzibą w Pucku, a DGN Pracownia Drogowa Wojciech Dejk.

2. Cel opracowania.

Celem opracowania jest przygotowanie dokumentacji technicznej branży drogowej dla wydłużenia pasa prawoskrętu wlotu ul.12 Marca na skrzyżowaniu z ul. Gdańską DK6 w Wejherowie.

3. Materiały wyjściowe do projektu.

- Umowa nr 30/SU/2011 z dnia 13.06.2011 r zawarta pomiędzy Zarządem Drogowym dla Powiatu Puckiego i Wejherowskiego z siedzibą w Pucku, a DGN Pracownia Drogowa Wojciech Dejk;
- Mapa sytuacyjno - wysokościowa z uzbrojeniem podziemnym terenu do celów projektowych wykonana w lipcu 2011 r. przez Usługi Geodezyjne Marek Szewczyk, ul.Krofeya 10, 84-200 Wejherowo;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U.99.43.430);
- Ustawa z dnia 21.03.1985 r. o drogach publicznych (J.T. Dz. U.04.204.2086, zm. Dz. U.04.273.2703 art. 6);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. (Dz. U. Nr 177, poz. 1729) w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem;
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003r. O szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (dz. U. Z 2006r., Nr 220, poz. 1601z późniejszymi zm.);
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r., Nr 19, poz. 115, Nr 23, poz. 136);

4. Zakres opracowania.

Zakres opracowania obejmuje wydłużenia pasa prawoskrętu wlotu ul.12 Marca na skrzyżowaniu z ul. Gdańską DK6 w Wejherowie.

5. Stan istniejący.

5.1. Charakterystyka stanu istniejącego.

Przedmiotowe skrzyżowanie ul. Gdańskiej (DK6) i ul. 12 Marca znajduje się w km ok 295+900 drogi krajowej nr 6 w miejscowości Wejherowo, powiat Wejherowo województwo pomorskie.

Skrzyżowanie jest czterowłotowe sterowane sygnalizacją świetlną. Wlot ul. 12 Marca jest wlotem południowym skrzyżowania. Wlot jest skanalizowany z przejściem dla pieszych. Na wlocie wydzielono dwa pasy ruchu: na wprost i w lewo oraz pas do skrętu w prawo. Szerokość obu pasów wynosi 3,0m. Odległość od linii zatrzymania do miejsca gdzie istnieje możliwość ustawiania się pojazdów w dwóch kolumnach wynosi ok. 30m (ok. 5 pojazdów umownych). Istniejący prawoskręt ma nietypową geometrię, gdyż powstaje na łuku trasy w miejscu gdzie do wlotu ul. 12 Marca dochodzi „ślepy” fragment dawnego przebiegu ulicy bez połączenia z ul. Gdańską (DK6).

W odległości ok. 168m od linii zatrzymania wlotu ul. 12 Marca znajduje się przejazd kolejowy (linia kolejowa nr 202 Gdańk – Stargard Szczeciński). Przejazd jest kategorii B (samoczynna sygnalizacja świetlna i półrogatki)

Po zachodniej stronie wlotu znajduje się chodnik szer. 2,0m, zatoka autobusowa (nieużywana) oraz zjazd do posesji. Po wschodniej stronie występuje pobocze gruntowe szer. ok. 1,0m oraz zjazd do garaży położonych po stronie wschodniej. W poboczu oraz za nim znajdują się drzewa.

Stan nawierzchni jezdni, zatoki autobusowej, chodnika i pobocza uznano za dobry.

Po wschodniej stronie wlotu ul. 2 Marca (ok. 30m od linii zatrzymania) znajduje się zjazd (oznaczony jako skrzyżowanie) na „ślepy” fragment dawnego wlotu ul. 12 Marca. Nie ma on połączenia z ul. Gdańską, a stanowi jedynie dojazd do posesji i garaży położonych po jego południowej stronie. Po południowej stronie znajduje się również chodnik. Szerokość jezdni wynosi ok. 6,0m. Stan nawierzchni jezdni uznano za dostateczny oraz chodnika uznano za zły.

Wloty ul. Gdańskiej posiadają po dwa pasy na wprost oraz po pasie do skrętu w lewo oraz w prawo. Na obu wlotach zlokalizowane są przejścia dla pieszych. Bezpośrednio za skrzyżowaniem z ul. 12 Marca na wylocie ul. Gdańskiej w kierunku Gdyni zlokalizowana jest zatoka autobusowa oraz peron z wiatą przystankową.

Wszystkie wloty skrzyżowania odwodnione są poprzez wpusty deszczowe podłączone do kanalizacji deszczowej.

Wlot ul. 12 Marca posiada jednostronną przechylkę w kierunku chodnika, gdzie przy krawężniku zlokalizowane są wpusty deszczowe odbierające wodę opadową z całej szerokości jezdni.

Wszystkie wloty skrzyżowania są oświetlone, ul. 12 Marca posiada oświetlenie na całym analizowanym odcinku.

5.2. Warunki gruntowe.

Warunki gruntowo – wodne przeanalizowano na podstawie badań geotechnicznych wykonanych przez Zakład Usług Geotechnicznych „GEODOM” w sierpniu 2011r.

Na podstawie wykonanych wierceń stwierdzono występowanie gruntów w postaci piasku drobnego przewarstwionego piaskiem średnim, który przykryty jest warstwą nasypu mineralno-organicznego z domieszką piasku próchniczego o grubości do 0,9m. Nie stwierdzono występowania wody gruntowej. Lokalizację odwiertu pokazano na planie zagospodarowania, i planie sytuacyjnym.

6. Rozwiązanie projektowe.

6.1. Założenia techniczne.

Przyjęto następujące założenia techniczne dla pasa prawoskrętu wlotu ul.12 Marca:

- Szerokość jezdni prawoskrętu 3,5m,
- Szerokość opaski 0,5m,
- Szerokość pobocza 0,5m,
- Odwodnienie drogi do istniejących wpustów deszczowych.

6.2. Układ sytuacyjny.

Przyjęto następujące założenia techniczne dla planowanego poszerzenia wlotu ul. 12 Marca: wykonanie prawoskrętu od przejazdu kolejowego do połączenia z istniejącym prawoskrętem na wlocie skrzyżowania.

Nowoprojektowany prawoskręt na całym odcinku ma przekrój uliczny o szerokości jezdni 3,5m. Zastosowano opaskę o szerokości 0,5m oraz pobocze gruntowe o szerokości 0,5m.

Dla zjazdu zlokalizowanego wzdłuż prawoskrętu przyjęto szerokość dostosowaną do szerokości istniejącej. Przecięcia krawędzi nawierzchni zjazdu i drogi wyłukowano promieniami o wartości R3m.

Szczegółowe rozwiązanie sytuacyjne projektowanego prawoskrętu pokazano na rysunku nr2 – Projekt zagospodarowania terenu.

6.3. Rozwiązanie wysokościowe.

Rozwiązanie wysokościowe oraz przechyłki dostosowano do istniejącej jezdni ul. 12 Marca.

6.4. Odwodnienie.

Odwodnienie jak w stanie istniejącym.

Na całej długości wydłużenia pasa prawoskrętu występuje przekrój uliczny. Wlot ul. 12 Marca posiada jednostronną przechyłkę w kierunku chodnika, gdzie przy krawężniku zlokalizowane są istniejące wpusty deszczowe odbierające wodę opadową z całej szerokości jezdni.

Rozmieszczenie skarp zostało pokazane na rysunku nr2 – Projekt zagospodarowania terenu.

6.5. Roboty ziemne.

Roboty ziemne wykonywane na projektowanym obszarze należy wykonać zgodnie z PN-S-02205 „Roboty ziemne”.

Założono, że wszystkie projektowane nasypy zostaną zbudowane z piasku średniego, którego kąt tarcia wewnętrznego powinien być większy niż $\varnothing 30^\circ$, spójność $c=0$ kPa oraz gęstość objętościowa 18 kN/m^3 . Na etapie projektowania nie przewidziano budowy nasypów z gruntu otrzymanego z wykopów, który w całości należy wywieźć na odkład.

Przed wykonywaniem koryta należy zdjąć warstwę nasypu mineralno - organicznego do stropu warstwy gruntu nośnego.

Roboty ziemne oraz wykonywanie koryta pod konstrukcję nawierzchni należy wykonywać w suchej porze roku. Należy zadbać o prawidłowe odwodnienie wykopu oraz w żadnym wypadku nie dopuścić do nawodnienia gruntu, na którym budowany ma być nasyp lub konstrukcja nawierzchni. Jeżeli dojdzie do takiej sytuacji, należy powiadomić inspektora nadzoru inwestorskiego w celu podjęcia dalszych czynności związanych z osuszaniem podłoża.

6.7. Konstrukcja nawierzchni

Zgodnie z załącznikiem nr 5 do rozporządzenia ministra transportu i gospodarki morskiej w sprawie „Warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” Dz. U. nr 43 poz. 430 przyjęto następujące rodzaje konstrukcji nawierzchni:

1. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI JEZDNI PRAWOSKRĘTU:

- | | | | |
|----|--|----------|------------------|
| 1. | Mastyks grysowy (SMA) | gr. 4cm | w-wa ścieralna |
| 2. | Beton asfaltowy (BA) | gr. 6cm | w-wa wiążąca |
| 3. | Beton asfaltowy (BA) | gr. 8cm | podb. zasadnicza |
| 4. | Kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie | gr. 20cm | podb. pomocnicza |

2. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI ZJAZDU TYP1 :

- | | | | |
|----|--|----------|------------------|
| 1. | Mastyks grysowy (SMA) | gr. 4cm | w-wa ścieralna |
| 2. | Kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie | gr. 20cm | podb. zasadnicza |

3. KONSTRUKCJA POBOCZA GRUNTOWEGO

- | | | |
|----|--|----------|
| 1. | Kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie | gr. 15cm |
|----|--|----------|

4. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI OPASKI

1. Kostka betonowa prostokątna fazowana koloru szarego 10x20cm gr. 8 cm w-wa ścieralna
2. Podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 3 cm
3. Kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie gr. 15cm podb. zasadnicza

Na podstawie wykonanej dokumentacji technicznej podłoża gruntowego stwierdzono, że istniejące podłoże gruntowe nie spełnia wymaganych warunków nośności. W związku z tym zaprojektowano następujące wzmocnienie:

5. KONSTRUKCJA WZMOCNIENIA PODŁOŻA

pod konstrukcją nawierzchni prawoskrętu

1. Kruszywo naturalne stabilizowane cementem $R_m=2,5$ Mpa gr. 20cm

UWAGA: Bezpośrednio pod projektowaną konstrukcją poszerzenia nawierzchni jezdni należy zapewnić wtórny moduł odkształcenia E_{II} na poziomie nie mniejszym niż 120 MPa. Jeżeli w trakcie prowadzonych robót wynikną kwestie wątpliwe dotyczące podłoża gruntowego należy niezwłocznie poinformować o tym inspektora nadzoru.

7. Informacja o zagrożeniach – BIOZ.

7.1 Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego .

Inwestycja swoim zasięgiem obejmuje działki:

Obręb Wejherowo 10: 532; 533; 535; 536/1;

Czasowe zajęcie działek:

Obręb Wejherowo 10: 537

7.2 Wykaz istniejących obiektów budowlanych

7.2.1. Opis terenu.

Przedmiotowe skrzyżowanie ul. Gdańskiej (DK6) i ul. 12 Marca znajduje się w km ok 295+900 drogi krajowej nr 6 w miejscowości Wejherowo, powiat Wejherowo województwo pomorskie. Jest to teren zabudowany.

Skrzyżowanie jest czterowlotowe sterowane sygnalizacją świetlną. Wlot ul. 12 Marca jest wlotem południowym skrzyżowania.

Istniejący prawoskręt ma nietypową geometrię, gdyż powstaje na łuku trasy w miejscu gdzie do wlotu ul. 12 Marca dochodzi „ślepy” fragment dawnego przebiegu ulicy bez połączenia z ul. Gdańską (DK6).

W odległości ok. 168m od linii zatrzymania wlotu ul. 12 Marca znajduje się przejazd kolejowy (linia kolejowa nr 202 Gdańk – Stargard Szczeciński). Przejazd jest kategorii B (samoczynna sygnalizacja świetlna i półrogatki)

Po zachodniej stronie wlotu znajduje się chodnik szer. 2,0m, zatoka autobusowa (nieużywana) oraz zjazd do posesji. Po wschodniej stronie występuje pobocze gruntowe szer. ok. 1,0m oraz zjazd do garaży położonych po stronie wschodniej. W poboczu oraz za nim znajdują się drzewa.

7.2.2. Uzbrojenie podziemne.

Na podstawie aktualnie wykonanych podkładów geodezyjnych stwierdza się, w strefie projektowanych robót, występowanie następującego uzbrojenia:

- sieć teletechnicznej,
- sieci elektroenergetycznej- oświetlenia ulicznego.

Zachodzi konieczność przestawienia istniejącego oświetlenia (4 słupy oświetleniowe wraz z kablem zasilającym).

W celu uniknięcia ewentualnych kolizji lub awarii istniejącego uzbrojenia, należy zgłosić do poszczególnych właścicieli uzbrojenia zamiar rozpoczęcia prac ziemnych z wyprzedzeniem 7 dni. Roboty rozpocząć od wykonania przekopów próbnych w celu zlokalizowania istniejącego uzbrojenia i miejsc włączeń projektowanych przewodów do istniejącej sieci. Napotkane uzbrojenie należy traktować jako czynne i zabezpieczyć je przed uszkodzeniem np. przez podwieszenie w przekroju poprzecznym wykopu.

Szczegółowa inwentaryzacja uzbrojenia podziemnego oraz projekt usunięcia kolizji z uzbrojeniem projektowanym znajduje się w odrębnych opracowaniach branżowych.

7.2.3. Uzbrojenie nadziemne.

Na podstawie aktualnie wykonanych podkładów geodezyjnych stwierdza się, w strefie projektowanych robót, występowanie następującego uzbrojenia:

- sieć elektroenergetyczna ANN

Zachodzi konieczność przestawienia istniejącego oświetlenia (4 słupy oświetleniowe wraz z kablem zasilającym).

W celu uniknięcia ewentualnych kolizji lub awarii istniejącego uzbrojenia, należy zgłosić do poszczególnych właścicieli uzbrojenia zamiar rozpoczęcia prac ziemnych z wyprzedzeniem 7 dni.

Prace koparek, dźwigów, samochodów samowyładowczych w obrębie linii elektroenergetycznych prowadzić pod szczególnym nadzorem.

7.3 Wskazanie elementów zagospodarowania działki lub terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.

Brak zagrożeń związanych z zagospodarowaniem działki.

7.4 Wskazanie dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót budowlanych, określające skalę i rodzaje zagrożeń oraz miejsce i czas ich wystąpienia.

7.4.1. Roboty budowlane, których charakter, organizacja lub miejsce prowadzenia stwarza szczególnie wysokie ryzyko powstania zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi, a w szczególności przysypania ziemią lub upadku z wysokości:

a) wykonywanie wykopów o ścianach pionowych bez rozparcia o głębokości większej niż 1,5 m oraz wykopów o bezpiecznym nachyleniu ścian o głębokości większej niż 3,0 m,

- nie występuje

b) roboty przy których wykonywaniu występuje ryzyko upadku z wysokości ponad 5m,

- nie występuje

c) rozbiórki obiektów budowlanych o wysokości powyżej 8m,

- rozbiórka słupów oświetleniowych (10m),

d) roboty wykonywane na terenie czynnych zakładów przemysłowych,

- nie występuje

e) montaż, demontaż i konserwacja rusztowań przy budynkach wysokich i wysokościowych,

- nie występuje

f) roboty wykonywane przy użyciu dźwigów lub śmigłowców,

- nie występuje

g) prowadzenie robót na obiektach mostowych metodą nasuwania konstrukcji na podpory,

- nie występuje

h) montaż elementów konstrukcyjnych obiektów mostowych,

- nie występuje

i) betonowanie wysokich elementów konstrukcyjnych mostów, takich jak przyczółki, filary i pylony,

- nie występuje

j) fundamentowanie podpór mostowych i innych obiektów budowlanych na palach,

- nie występuje

k) roboty wykonywane pod lub w pobliżu przewodów linii elektroenergetycznych, w odległości liczonej poziomo od skrajnych przewodów, mniejszej niż:

- 3,0 m - dla linii o napięciu znamionowym nieprzekraczającym 1kV,

- 5,0 m - dla linii o napięciu znamionowym pow.1kV, lecz nieprzekraczającym 15kV,

- 10,0 m - dla linii o napięciu znamionowym pow.15kV, lecz nieprzekraczającym 30kV,

- 15,0 m - dla linii o napięciu znamionowym pow. 30kV, lecz nieprzekraczającym 110kV,

- nie występuje

- roboty wykonywane przy przebudowie linii oświetlenia ulicznego

l) roboty budowlane prowadzone w portach i przystaniach podczas ruchu statków,

- nie występuje

m) roboty prowadzone przy budowlach piętrzących wodę, przy wysokości piętrzenia powyżej 1 m,

- nie występuje

n) roboty wykonywane w pobliżu linii kolejowych;

– roboty wykonywane w odległości poniżej 20 m od osi toru

7.4.2. Roboty budowlane, przy prowadzeniu, których występują działania substancji chemicznych lub czynników biologicznych zagrażających bezpieczeństwu i zdrowiu ludzi.

a) roboty prowadzone w temperaturze poniżej -10°C,

- nie występuje

b) roboty polegające na usuwaniu i naprawie wyrobów budowlanych zawierających azbest,

- nie występuje

7.4.3. Roboty budowlane stwarzające zagrożenie promieniowaniem jonizującym.

a) roboty remontowe i rozbiórkowe obiektów przemysłu energii atomowej,

- nie występuje

b) roboty remontowe i rozbiórkowe obiektów, w których były realizowane procesy technologiczne z użyciem izotopów;

- nie występuje

7.4.4. Roboty budowlane prowadzone w pobliżu linii wysokiego napięcia lub czynnych linii komunikacyjnych.

a) roboty wykonywane w odległości liczonej poziomo od skrajnych przewodów, mniejszej niż 15,0 m - dla linii o napięciu znamionowym 110 kV,

- nie występuje

b) roboty wykonywane w odległości liczonej poziomo od skrajnych przewodów, mniejszej niż 30,0 m - dla linii o napięciu znamionowym powyżej 110 kV,

- nie występuje

c) budowa i remont linii kolejowych (roboty torowe i podtorowe),

- nie występuje

d) budowa i remont sieci trakcyjnej i linii zasilającej sieć trakcyjną i urządzenia elektroenergetyczne,

- nie występuje

e) budowa i remont linii i urządzeń sterowania ruchem kolejowym,

- nie występuje

f) budowa i remont sieci telekomunikacyjnych, radiotelekomunikacyjnych i komputerowych, związane z prowadzeniem ruchu kolejowego,

- nie występuje

g) wszystkie roboty budowlane, wykonywane na obszarze kolejowym w warunkach prowadzenia ruchu kolejowego,

- nie występuje

7.4.5. Roboty budowlane stwarzające ryzyko utonięcia pracowników.

a) roboty prowadzone z wody lub pod wodą,

- nie występuje

b) montaż elementów konstrukcyjnych obiektów mostowych,

- nie występuje

c) fundamentowanie podpór mostowych i innych obiektów budowlanych na palach,

- nie występuje

d) roboty prowadzone przy budowłach piętrzących wodę, przy wysokości piętrzenia powyżej 1 m,

- nie występuje

7.4.6. Roboty budowlane prowadzone w studniach, pod ziemią i w tunelach:

a) roboty prowadzone w zbiornikach, kanałach, wnętrzach urządzeń technicznych i w innych niebezpiecznych przestrzeniach zamkniętych,

- nie występuje

b) roboty związane z wykonywaniem przejść rurociągów pod przeszkodami metodami: tunelową, przecisku lub podobnymi,

- nie występuje

7.4.7. Roboty budowlane wykonywane przez kierujących pojazdami zasilanymi z linii napowietrznych - roboty przy budowie remoncie i rozbiórce torowisk:

- nie występuje

7.4.8. Roboty budowlane wykonywane w kesonach, z atmosferą wytwarzaną ze sprężonego powietrza - roboty przy budowie i remoncie nabrzeży portowych przepraw mostowych:

- nie występuje

7.4.9. Roboty budowlane wymagające użycia materiałów wybuchowych:

a) roboty ziemne związane z przemieszczaniem lub zagęszczaniem gruntu,

- nie występuje

b) roboty rozbiórkowe, w tym wykonywanie otworów w istniejących elementach konstrukcyjnych obiektów;

- nie występuje

7.4.10. Roboty budowlane prowadzone przy montażu i demontażu ciężkich elementów prefabrykowanych - roboty, których masa przekracza 1,0 t.

- słupy oświetleniowe

7.5 Wskazanie sposobu prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych.

Przeszkolenie pracowników w zakresie BHP oraz instruktaż obsługi maszyn i urządzeń wykorzystywanych do robót budowlanych.

7.6 Wskazanie środków technicznych i organizacyjnych, zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie, w tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń.

Stosowanie odzieży ochronnej. Zawsze dostępna podręczna apteczka. Przeszkolenie pracowników w zakresie BHP.

7. Zalecenie dotyczące ochrony środowiska.

Zgodnie z zasadami określającymi ochronę środowiska oraz warunkami korzystania z jego zasobów określonymi w:

- Ustawie z 27 kwietnia 2001r. „Prawo ochrony środowiska” Dz.U nr 62 z 20 czerwca 2001r. poz. 627;
- Ustawie z dnia 27 kwietnia 2001r. – o opadach;
- Ustawie z 27 lipca 2001r. o wprowadzeniu ustawy „Prawo ochrony środowiska, ustawy o opadach” Dz.U. nr 100 z 18 września 2001r. poz. 1085 jw., z 28 maja 2002r. Dz.U nr 74 poz. 686.

wraz z późniejszymi zmianami przy rozbiórkowych robotach drogowych, związanych z budową dróg i ulic, większość odpadów zdefiniowano w Grupie 17. W trakcie prowadzenia robót rozbiórkowych i budowlanych, wykonawca robót jest zobowiązany postępować zgodnie z w/w przepisami.

Jednocześnie zaleca się:

- zagospodarowanie odpadów na placu budowy (np. w ramach robót ziemnych lub nawierzchniowych);
- składowanie niewykorzystanych odpadów w miejscu wskazanym przez Inwestora;
- sprzedaż odpadów niebezpiecznych (wykrytych w czasie budowy) lub przekazanie ich do utylizacji wyspecjalizowanym firmom.

W przypadkach wątpliwych należy powiadomić nadzór inwestorski i autorski.

Sporządził:

mgr inż. Wojciech Dejk